

بسم الله الرحمن الرحيم

أهمية الممرات المائية في البحر الأحمر

العميد الدكتور ناصر عبد العزيز العرفج

أهمية الممرات المائية في البحر الأحمر

مدخل :

يمكن تعريف الممرات المائية (المضائق) من الناحية الجغرافية بأنها الامتدادات البحرية الضيقة التي تفصل بين منطقتين أرضيتين وتصل بين بحرين أو بحر وخليج . ومن هذا التعريف يمكن تصور أهمية هذه المسطحات المائية الصغيرة من الناحيتين التجارية والعسكرية ، ولذا كانت دائما وأبدا مسرحا للتنافس بين الدول من أجل بسط نفوذها وسيطرتها عليها . كما أن أهميتها الاستراتيجية كانت وراء نشوب الحروب تارة بين دول لا تنتمي إلى المناطق التي تقع فيها الممرات المائية . وتارة بين دول أجنبية وشعوب محلية تعيش على شواطئ هذه الممرات الاستراتيجية . والمتتبع لتاريخ الشعوب التي تنتمي إلى المناطق التي يتواجد بها المضيق يجد أنها كانت عرضة للغزو والاحتلال والاستعمار من قبل الدول الكبرى في العصور المختلفة . ومن جهة ثانية فإن المحافظة على أمن الممرات البحرية واستمرار حركة الملاحة فيها كانت ولا تزال الشغل الشاغل ليس للدول التي تقع على شواطئها فحسب ، وإنما لجميع الدول التي تستفيد بطريقة مباشرة أو غير مباشرة من تدفق وسلامة السفن المارة في مياهها .

وفي الوقت الحاضر نجد أن الدول الكبرى ، وعلى وجه الخصوص الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي ، لأغراض جيوبوليتيكية ، تتنافس في بناء وتقوية أساطيلها البحرية بالقرب من المضائق التي لا تقع بجوار أراضيها أو تحت سيطرتها ، متذرة في ذلك بحماية مصالحها الاستراتيجية والتجارية .

ويمكن تقسيم الممرات المائية إلى قسمين رئيسيين هما : المضائق الصناعية (القنوات) والمضائق الطبيعية ، ولقد ميز نظام الممرات المائية بين المضيق والقناة بأن عرف المضيق بأنه الممر المائي الصالح بطبيعته لعبور السفن من وإلى البحر حتى ولو كان عرضة للإصلاح . أما القناة فهي لا تصلح للربط بين أجزاء البحر إلا إذا قامت الدولة الساحلية بمجهودات تفوق ما جاءت به الطبيعة لإعدادها لتلك المهمة .

وهذان النوعان من الممرات المائية موجودان في البحر الأحمر متمثلان في قناة السويس وكل من مضائق تيران وباب المندب .

ولقد أضفت هذه الممرات المائية ، وعلى وجه الخصوص قناة السويس وباب المندب ، أهمية استراتيجية كبرى على البحر الأحمر : فقناة السويس تعتبر منفذ البحر الأحمر على نصف الكرة الأرضية الشمالي كما يعتبر باب المندب منفذ الجنوبي إلى نصف الكرة الأرضية الجنوبي وهذا الوضع جعل من هذا البحر أفضل حلقة وصل مائية بين شطري الكرة الأرضية الشمالي والجنوبي .

والبحر الأحمر يفصل بين شبه جزيرة العرب وقارة افريقيا ويمتد من الشمال الغربي إلى الجنوبي الشرقي بين خطي عرض ٣٢° شمالا ، ٣٠° ١٢° شمالا لمسافة ٢١٠٠ كيلو متر ويبلغ أقصى اتساع له بين جازان ومصوع حوالي ٣٥٠ كم . وعندما كانت المنطقة تتعرض لفترة خطيرة في العصر الرابع الجيولوجي (بلايستوسين) فقد ازدادت قوة جريان وديان البحر الأحمر وتكونت من جراء ذلك تكوينات رسوبية على طول الساحل تحيط بها شعب مرجانية تشكل شواطئ مرجانية مرتفعة وعلى امتداد البحر الأحمر يوجد جرف قاري ضحل وضيق ثم انحدار شديد في اتجاه الوسط حتى يصل إلى عمق ٣٠٣٩ مترا .

باب المندب :

أطلقت كلمة باب المندب على هذا المضيق وتعني بوابة الحزن وذلك لأنه يتصف بمناخ حار ورطب وتكثر في مجراه الصخور الكبيرة البارزة التي ترتطم السفن فيها فتتحطم كما أن هذه التسمية تناسب وضعه الاستراتيجي في العصور المختلفة الذي أدى إلى الصراعات الدموية بين القوى البحرية العظمى من أجل السيطرة عليه . وما جر هذا الصراع المحتدم من ويلات واضطهاد للدول المطلة عليه . ويقع باب المندب في الطرف الجنوبي للبحر الأحمر ويعتقد الجيولوجيون بأن إبقاء البحر الأحمر نهائيا في المحيط الهندي حدث في العصر الثالث الجيولوجي (بلايوسين) نتيجة للانكسار العظيم للغور الأوسط للبحر الأحمر .. ويمتد هذا المضيق من اتساع ٢٠٠ كلم في البحر الأحمر ثم يستمر في الضيق في اتجاه الجنوب حتى يصل إلى نقطة أشبه ما تكون بعنق الزجاجة حيث لا يزيد اتساعه عن ٤٠ كم ويطل على هذا الممر شواطئ أربع دول فعلى الساحل الشرقي تقع كل من اليمن الشمالي واليمن الجنوبي ، كما تطل على ساحله الغربي كل من اثيوبيا وجيبوتي .

وفي منتصف المضيق تقع جزيرة بریم التابعة لدولة اليمن الجنوبية ومساحتها ٨ كيلوا مربعا وتقسم جزيرة بریم مضيق باب المندب إلى ممرين أحدهما شرقي باتساع ٣٢ كيلوا ويسمى ممر اسكندر والثاني ممر غربي يقرب من ١٦ كيلوا ويطلق عليه اسم ممر ميمون والممر الشرقي ضحل نسبيا حيث يبلغ متوسط عمقه ١٦ مترا ، أما عمق الممر الغربي فيتراوح بين ٥٠ و ١٧٠ مترا ونتيجة لعمق هذا الممر وخلوه من المعوقات الطبيعية فإنه يعتبر الممر الرئيسي للسفن العابرة من وإلى البحر الأحمر . وعلى الرغم من ضيق اتساع هذين الممرين فإن الشعاب المرجانية المنتشرة في المضيق تزيد من ضيقا حيث تكاد تسد الممر الشرقي في وجه مرور السفن الكبيرة كما أن الاتساع الحقيقي للممر الغربي لا يتجاوز ١٤٤ كيلوا . وهذه السمة الجغرافية لمضيق باب المندب المتمثلة في ضيق اتساعه وانتشار الجزر والشعاب المرجانية في مجراه تستلزم بذل مزيد من الحذر لاختيار الأعماق المناسبة وتجنب

المعوقات الطبيعية أثناء قيام السفن بعبوره كما أن طبيعته التي سبقت الإشارة إليها تجعله أكثر عرضة لايقاف الملاحة فيه نتيجة لأعمال التخريب أو وضع المعوقات الصناعية . ولكي يمكن الاحتفاظ بالمضيق مفتوحا فلا بد أولا من استعمال كاسحات بحرية بشكل مستمر لتفجير الشعب والصخور المرجانية التي تعمل على عرقلة الملاحة فيه وثانيا المراقبة الشديدة المستمرة لضمان عدم بث الألغام فيه أو القيام بأي عملية من أعمال التخريب الهادفة إلى التعرض للسفن المارة فيه .

الجزر الاستراتيجية المحيطة باب المندب :

يزخر البحر الأحمر بالعدد الكبير من الجزر ولكن بعضها تتمتع بأهمية استراتيجية كبرى نتيجة لوجودها في الممرات المائية وعلى وجه الخصوص باب المندب ومضائق تيران أو بالقرب من مداخلها وأهم الجزر الموجودة في باب المندب^(٢) والمحيطة به هي :

١ - جزر فرسان وسجيد :

تقع جزيرتا فرسان وسجيد جنوب غرب مدينة جازان وتبعدان عن الساحل ^{ك.م} ٢٠٥ ، ٢٤٣ كيلا على التوالي وتفصل بين الجزيرتين قناة بحرية بعرض نحو نصف كيل والجزيرتان مأهولتان بالسكان وتتبع كل منهما المملكة العربية السعودية ومساحة الأولى تقرب من ٤٢٧٥ كيلا مربعا ومساحة الثانية ١٥٠٠ كيلا مربعا وتقع الجزيرتان بالقرب ^{ك.م} من بداية مدخل باب المندب الشمالي الغربي وهذه الجزر أهمية استراتيجية ودفاعية كبرى .

٢ - مجموعة جزر دهلك :

تقع مجموعة جزر دهلك في مواجهة جزيرة فرسان بالقرب من الساحل الغربي للبحر الأحمر وتمتد هذه الجزر على مسافة ١٠٠ ميل وأهمها جزيرة دهلك الواقعة على بعد ٤٠ كيلا إلى الشرق من مصوع وهي جزيرة مأهولة بالسكان المسلمين وتكاد تشكل مع جزيرة فرسان البوابة الشمالية لمضيق باب المندب وهذا الموقع أعطاها أهمية استراتيجية ويوجد في الجزيرة مطار صغير ومحطة رادار .

٣ - جزيرة قمران :

تقع إلى الشمال الغربي من رأس البياض الواقع إلى الشمال الغربي من مدينة الحديدة في اليمن الشمالي ، وهذه الجزيرة تبعد حوالي ٣٢٠ كيلا إلى الشمال من جزيرة يريم الواقعة في منتصف مضيق باب المندب كما أنها تبعد حوالي ٣ أميال عن ساحل اليمن الشمالية . وقد ثار حول تملكها نزاع بين حكومتي اليمن الشمالي والجنوبي كالذي حدث في عام

١٩٧٢ م عندما استولت اليمن الشمالية على هذه الجزيرة وكاد ذلك يقود الدولتين إلى نشوب نزاع مسلح لولا أن قامت كل من المملكة العربية السعودية ومصر والعراق والجزائر وليبيا بالوساطة وجمع الطرفين في محادثات ثنائية تمت في القاهرة ثم في طرابلس وأدت إلى طرح مشروع للوحدة بين شطري اليمن . وتعتبر الجزيرة من أكبر الجزر في المنطقة وأكثرها سكانا ، وكانت تقع تحت سيطرة بريطانيا وبعد جلائها من المنطقة أعادتها إلى اليمن الجنوب ولكن اليمن الشمالية قامت بالاستيلاء عليها عام ١٩٧٢ م .

٤ - جبل الطير وجزر الزبير :

يقع جبل الطير إلى الشمال الغربي من جزيرة قمران كما تقع جزر الزبير إلى الجنوب الغربي منها وعلى الرغم من أن هذه الجزر تقع في منطقة هي أقرب إلى الساحل اليمني منها إلى الساحل الاثيوبي إلا أنها واقعة تحت السيطرة الاثيوبية وتفيد بعض المصادر بأن بريطانيا قامت بتسليمها لاثيوبيا قبيل مغادرتها للمنطقة في ١٩٦٧ م .

٥ - جزيرة أبو عيل :

تقع جزيرة أبو عيل على بعد نحو ٣٠ كيلا من ساحل اليمن الشمالي وعلى بعد ٥ كيلا شمال شرق جزيرة ذكور وعلى الرغم من قربها الشديد من الساحل اليمني إلا أنها واقعة تحت إشراف اثيوبيا ويوجد بالجزء الغربي منها فنار اتوماتيكي وهي جزيرة خالية من السكان .

٦ - جزيرة ذكور :

تقع هذه الجزيرة على بعد نحو ٣٣ كيلا غرب رأس متينة الواقع على شاطئ اليمن الشمالية وتمتاز بارتفاعها عن بقية الجزر المحيطة بها وهذا الوضع يمكن من استخدامها في متابعة الملاحة البحرية في مضيق باب المندب وتفيد بعض المراجع بأن ملكية هذه الجزيرة كانت في الأصل تابعة لليمن الشمالية إلا أن اثيوبيا سيطرت عليها بعد الحصول على موافقة من بريطانيا أثناء وجودها في المنطقة . وجزيرة ذكور مأهولة بالسكان .

٧ - مجموعة جزر حانيش :

تقع هذه الجزر إلى الجنوب الغربي من جزيرة ذكور وفي نقطة متوسطة بين ساحل اليمن الشمالية وساحل اثيوبيا ولها سطح جبلي وغير مأهولة بالسكان وموقعها المتوسط في المضيق أعطاها أهمية استراتيجية كبرى وتعود ملكيتها إلى اليمن الجنوبي .

٨ - جزيرة هليب :

تقع جزيرة هليب على بعد ٣٠ كيلا تقريبا جنوب شرقي عصب وتبلغ مساحتها حوالي ٤٠ كيلا ويوجد بها سكان ، وأرضها صالحة لإنشاء مطار ومحطة رادار كما يمكن استخدامها كميناء عسكري وتسيطر اثيوبيا على هذه الجزيرة .

٩ - جزيرة ديمرا :

تقع بالقرب من الساحل الجنوبي وهي أقرب الجزر إلى جزيرة بریم وتسيطر عليها اثيوبيا .

١٠ - جزيرة بریم (میمون) :

تقع هذه الجزيرة على بعد حوالي ٣٥ كيلو من رأس باب المندب وعلى بعد حوالي ٣٠ كيلو من ساحل جيبوتي ومساحتها ٨ كيلو مربعا وهي جزيرة مأهولة بالسكان وسطح الجزيرة جبلي بشكل عام إلا أن الجزء الشمالي منها سهل رملي وتتمتع هذه الجزيرة بأهمية استراتيجية كبيرة ترجع لموقعها المسيطر على المضيق الذي يمكن من التحكم على الملاحة فيه .

١١ - جزيرة سوقطرة :

تقع جزيرة سوقطرة في المحيط الهندي عند مدخل خليج عدن وتعتبر هذه الجزيرة البوابة الجنوبية الشرقية لباب المندب وتبلغ مساحتها ١٣٩٥ ميل مربع وهي مأهولة بالسكان وتخضع لسلطة اليمن الجنوبية . هذه أهم الجزر الواقعة قريبا من باب المندب وكانت غالبيتها تقع تحت سيطرة بريطانيا عندما كانت تحتل عدن وعن طريق تواجدها في عدن والجزر المحيطة بها تمكنت من السيطرة على مضيق باب المندب وكان يطلق على هذه الجزر اسم (درة التاج البريطاني) وعلى الرغم من انتهاء الاستعمار التقليدي وانحسار سلطته في العالم فإن النزعة الجيوبوليتيكية للدول العظمى التي حلت محل الدول الاستعمارية القديمة جعلت من مضيق باب المندب والجزر المحيطة به محط أنظارها وركزت اهتماماتها بها كما سيتضح من خلال الدراسة اللاحقة .

باب المندب والتنافس الدولي من أجل السيطرة عليه :

يعتبر باب المندب من أهم المضائق الاستراتيجية . فموقعه الذي يحتل منطقة متوسطة في خريطة العالم وأهميته الكبرى كحلقة وصل للملاحة الدولية بين الشرق والغرب جعله مسرحا للتنافس بين الدول الكبرى على اختلاف زمانها ومكانها من أجل ضمان عدم وقوع هذا المنفذ البحري الهام في قبضة دولة أو مجموعة دول منافسة يقتضي حرمانها من الاستفادة من هذا المضيق في المجالات التجارية والجيوبوليتيكية .

ونظرة عابرة على تاريخ باب المندب تؤكد مدى الارتباط بين هذا المضيق واستعمار أو محاولة السيطرة وبسط النفوذ على المناطق المحيطة به من قبل الدول البحرية الكبرى فمنذ بدأت حركة الاكتشافات والاستعمار حتى يومنا هذا وهذه القوى البحرية تتنافس فيما بينها من أجل إيجاد موطئ

قدم لها في المنطقة المحيطة بهذا المضيق، ففي القرن السادس عشر حاول البرتغاليون السيطرة على باب المندب ولكن نظرا لسوء تقديرهم لأهمية جزيرة سوقطرة فقد فشلوا في إغلاق باب المندب ولكنهم تمكنوا من إثارة العراقيل في وجه تجارة المسلمين في خليج عدن والبحر الأحمر، وقد أسفر ذلك عن تخفيض حجم التجارة المارة عن طريق البحر الأحمر، وبالتالي إصابة البلدان المطلة على البحر الأحمر بالركود وفي عام ١٨٣٩ م قامت بريطانيا باحتلال عدن لكي تتمكن من السيطرة على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر في باب المندب .

كما قامت فرنسا باحتلال جيبوتي الواقعة على الساحل الأفريقي لباب المندب . كذلك خاضت إيطاليا المعارك من أجل السيطرة على المناطق الاستراتيجية الواقعة بالقرب من باب المندب، وبالفعل تمكنت في الفترة الواقعة بين ١٨٨٩ — ١٩٤١ م من احتلال الصومال وإريتريا وسعت إلى كسب بعض النفوذ في موانئ اليمن الشمالية ولكن الفترة التي أعقبت الحرب العالمية الثانية شهدت متغيرات هامة أدت إلى تحرير الدول التي كانت تزرع تحت الاستعمار ومن بينها الدول المطلة على البحر الأحمر كما تقلص نفوذ الدول الكبرى (بريطانيا — فرنسا — ألمانيا — إيطاليا — اليابان) التي كان لها تأثير فعال في الساحة الدولية، كما أن الفترة التي تلت الحرب العالمية الثانية شهدت تطورين جوهريين وأولهما ظهور قوى عالمية جديدة متمثلة في الولايات المتحدة كدولة عظمى وزعيمة للمعسكر الغربي والاتحاد السوفيتي الدولة العظمى الثانية وزعيمة الكتلة الشرقية .

أما التطور الثاني فهو خلق دولة إسرائيل على أرض فلسطين العربية . وهذان الحدثان وما تبعهما من تنافس الدولتين العظميين من أجل السيطرة على المناطق الاستراتيجية وأطماع إسرائيل في التوسع وترسيخ وجودها في المنطقة كانا وراء نشأة حالة من عدم الاستقرار في منطقة البحر الأحمر وتهديد مستمر لعرقلة الملاحة فيه .

فمنذ اللحظة التي بدأ يتلاشى فيها نفوذ دول الاستعمار التقليدي في المنطقة أخذ التنافس يتصاعد بشكل محموم بين الدولتين من أجل الحصول على قواعد ومناطق تسهيلات بحرية بالقرب من مضيق باب المندب حيث يمثل البحر الأحمر أقصر الطرق البحرية إلى المحيط الهندي وإلى الدول التي تملك أكبر إنتاج وأكبر احتياطي بترولي بالنسبة لكتلة الدول الغربية وأهم سوق لتصدير منتجاتها ومعداتنا المختلفة ولتأمين بقاء هذا المضيق مفتوحا أمام سفنها وسفن حلفائها التجارية والعسكرية فقد تمكنت الولايات المتحدة الأمريكية من إنشاء قاعدة عسكرية لها في اثيوبيا قبل الثورة . أما في الوقت الحاضر فإن لها قواعد طواريء ومناطق تسهيلات جوية وبحرية في كل من سيب العمانية على ساحلها على خليج عمان وبربره على الساحل الصومالي في خليج عدن ورأس بناس الواقع على الساحل

المصري على البحر الأحمر (٣) وبالمثل تملك فرنسا قاعدة جوية وبحرية في جيبوتي الواقعة على مضيق باب المندب (٤) .

وبالمقابل فإن مضيق باب المندب يمثل أقصر الطرق وأسرعها بين البحر الأسود والمحيط الهندي بالنسبة للاتحاد السوفيتي والدول الدائرة في فلكه وهذا الوضع يجعلها لا تضيع وقتا من أجل منافسة الولايات المتحدة الأمريكية في السيطرة على أهم المناطق الاستراتيجية وتسويق منتوجاتها ومعداتنا التجارية والعسكرية وتأمين طريق لاستيراد البترول عندما تنضب آبار الزيت لديها . وقد تمكن الاتحاد السوفيتي منذ بداية السبعينات من الحصول على قواعد ومناطق وتسهيلات جوية وبحرية في المنطقة المحيطة باب المندب : ففي اليمن الجنوبي يتمتع الاتحاد السوفيتي بمنطقة تسهيلات بحرية في جزيرة سوقطرة وبمنطقة تسهيلات عسكرية وبحرية في جزيرة قمران ، أما مناطق تسهيلات الأخرى فهي موجودة في اثيوبيا في موانيء مصوع وعصب (٥) .

ومن جهة ثانية فإن الوجود الإسرائيلي في البحر الأحمر لا يختلف عن وجودها كدولة على أرض فلسطين العربية الذي قام على أساس استخدام القوة في تحقيق المخططات العدوانية بمساعدة الدول الكبرى . فعلى الرغم من أن قواتها لم تتمكن من الوصول إلى المناطق المطلة على خليج العقبة قبل الهدنة التي تمت تحت رعاية الأمم المتحدة فقد قامت إسرائيل باحتلال قرية أم الرشراش الواقعة على خليج العقبة وأنشأت مكانها ميناء ايلات (٦) وكانت إسرائيل تهدف من وراء ذلك إلى إيجاد منفذ لها على البحر الأحمر لتتمكن من خلاله من الاتصال بشرق افريقيا وآسيا . ومن أجل ذلك قامت باحتلال مضائق تيران مرتين عام ١٩٥٦ م وعام ١٩٦٧ م ولكن هذا وحده لا يضمن لها استمرار مرورها في باب المندب والتمكن من تحقيق هدفها المنشود وحين أدركت إسرائيل استحالة وجود موطئ قدم لها على الشاطئ العربي في البحر الأحمر فقد وجهت نظرها إلى الجزر القريبة من المضيق وتمكنت من الحصول على إذن من الحكم الاثيوبي السابق على إنشاء قاعدة بحرية وجوية على بعض جزر دهلك وهليب الواقعة تحت سيطرة الحكومة الاثيوبية (٧) ويرجع السبب في اهتمام إسرائيل بمضيق باب المندب إلى محاولة ضمان استمرار سفنها في عبور هذا المضيق الحيوي واستخدامه في نفس الوقت لتهديد الملاحة العربية المارة عبره .

ومن جهة ثانية فإن مهمتها كقاعدة مستوطنة في الشرق الأوسط للولايات المتحدة يلقي عليها مهمة رصد تحركات السفن السوفيتية في باب المندب والبحر الأحمر عن طريق استخدام الرادارات في بعض جزر البحر الأحمر ومنها جزيرة زفير (٨) .

أهمية باب المندب بالنسبة للدول العربية :

يعتبر باب المندب طريقاً هاماً للملاحة الدولية على مر العصور المتعاقبة ولقد ازدادت هذه الأهمية كثيراً بعد حفر قناة السويس وبعد أن أصبح المضيق أحد الطرق الرئيسية لتصدير البترول . وأهميته بالنسبة للدول العربية كبيرة جداً وتأخذ أشكالاً متعددة يمكن تلخيصها في التالي :

١ — يعتبر الطريق المار بباب المندب أقصر طريق للمواصلات البحرية بين الدول العربية في شمال إفريقيا وغرب آسيا ، من جهة ، والدول العربية المطلة على خليج عدن والمحيط الهندي والخليج العربي من جهة ثانية ، فهو البوابة الوحيدة التي من خلالها تتصل كل من مصر والسودان وإريتريا بكل من اليمن الجنوبية والصومال والدول الخليجية ودول شرق إفريقيا والدول الآسيوية وهو أيضاً طريق الاتصال البحري الثاني ، بعد كل من مضائق تيران وقناة السويس ، بهذه الدول بالنسبة لفلسطين والأردن ولبنان وسورية وليبيا وتونس والجزائر والمغرب كما أنه أقصر وأفضل الطرق البحرية الموصلة بين شواطئ المملكة العربية السعودية على البحر الأحمر وشواطئها على الخليج العربي . وهو المعبر البحري الوحيد للحجاج المسلمين القادمين من شرق إفريقيا وآسيا .

٢ — يمر عبر مضيق باب المندب جزء كبير من الصادرات البترولية للدول العربية الخليجية بعد مرورها بمضيق هرمز والمحيط الهندي وخليج عدن والمتجهة إلى دول غرب آسيا ودول غرب أوروبا وأمريكا وهو يمثل حوالي ٤٠٪ من مجموع البترول الخام العالمي المنقول بواسطة ناقلات البترول البحرية (٩) .

٣ — يمثل طريق باب المندب — قناة السويس أقصر الطرق لصادرات وواردات الدول العربية المحيطة بالبحر الأحمر ودول شرق إفريقيا والدول الآسيوية الذاهبة والقادمة من الغرب وإغلاق هذين الممرين أو أحدهما سيزيد من أسعار تكلفة نقل الصادرات والواردات من المنتجات المختلفة .

٤ — يمثل باب المندب ، كمعبر هام للملاحة الدولية ، مورداً مالياً جيداً للدول المطلة عليه نتيجة لما تتقاضاه هذه الدول من رسوم ولما ينعكس على الموانئ التي تقع على شواطئه من انتعاش اقتصادي . وبالمقابل فإن أهميته قد تعرضت لخطر أمن واستقلال الدول التي تقع على سواحلها للخطر .

٥ — يعتبر باب المندب أحد المنافذ الهامة للكيان الصهيوني للوصول إلى دول شرق إفريقيا والدول الآسيوية وهكذا فإن هذا المضيق يمكن أن يدخل ضمن الصراع العربي الإسرائيلي وتقوم الدول العربية بضرب الحصار البحري على إسرائيل عندما يتطلب الموقف العسكري ذلك وبالفعل ثبتت جدوى اتخاذ مثل هذا الإجراء عندما قامت القوات البحرية المصرية واليمنية الجنوبية بإغلاق المضيق في وجه الملاحة .

مما تقدم تتبين أهمية مضيق باب المندب بالنسبة للدول العربية ومصالحها القوية فيه فهو من ناحية يعطيها مكاسب وفوائد اقتصادية وعسكرية ومن ناحية أخرى يشكل مخاطر كبيرة إلى أمنها واستقلالها ولضمان استمرار استفادتها منه وإزالة الخطر الذي يهددها عن طريقه فلا بد من رسم استراتيجية عربية موحدة تتحقق من خلالها تأمين سلامة هذا المضيق الحيوي وإبعاده عن جميع أشكال التهديد والتوتر التي يمكن أن تؤدي إلى حرمانها من الاستفادة منه وإلى زعزعة أمنها واستقلالها .

الوضع القانوني للملاحة في البحر الأحمر :

لقد نصت المادة الثالثة من اتفاقية قانون البحار ، التي وقعت مؤخرا من قبل أغلب الدول ومن بينهم جميع الدول المطلة على البحر ما عدا إسرائيل ، بأن لكل دولة ساحلية الحق في تملك بحر إقليمي لا يزيد عرضه عن ١٢ ميلا بحريا يتم قياسها من خطوط الأساس المحدد بموجب الاتفاقية المذكورة كما أن المادة الرابعة والثلاثين من الاتفاقية أعطت هذا الحق للدول المطلة على المضائق (١٠) وإذا زاد عرض المضيق عن أربعة وعشرين ميلا فإن الخط الأوسط للمياه يعتبر مياهها حرة ، وفي حالة صلاحيته لمرور السفن فإنه لا يدخل ضمن المياه الإقليمية للدول الساحلية ويكون المرور فيه مرورا حرا . ولكن الأمر لا يكون كذلك في أغلب الحالات ، وذلك أن خط الوسط لا يصلح لعبور السفن بل إن الأجزاء الصالحة للملاحة تقع قريبا من شاطئ إحدى الدول الساحلية على المضيق وبذلك تكون واقعة في المياه الإقليمية لتلك الدولة . وعلى أية حال فسواء وقع المرور للسفن في المضائق في المياه الإقليمية للدول المطلة عليه أو لأحداها فإنه لا يحق للدول الساحلية أن تمنع المرور البريء في المضيق حيث تنص المادة السابعة عشر من الاتفاقية على أن لجميع الدول ساحلية أو مغلقة ، الحق في المرور البريء في المياه الإقليمية وفي إمكان الدول الساحلية أن تفرض بعض الاجراءات التي تقتضيها سلامتها وأمنها وسلامة الملاحة في المضيق مثل تنظيم الإرشاد والصيانة والأمن ، وفي مقابل ذلك تستطيع الدول الساحلية أن تفرض بعض الرسوم على السفن التي تستخدم مياهها الإقليمية لأغراض الملاحة . كما يحق للدولة التي تقع خطوط الملاحة في مياهها الإقليمية في المضيق أن تمنع مرور السفن الحربية وقت الحرب إذا كانت هذه السفن تتبع لدولة أخرى طرفا في الحرب ولكنها لا تستطيع أن تغلق المضيق في وجه الملاحة الدولية .

ومن المعلوم أن اليمن الجنوبية قد اتخذت بالفعل قرارا يقضي بتحديد اتساع بحرها الإقليمي باثني عشر ميلا بحريا ويتم قياس ذلك من خط الأساس لجزيرة بريم الواقعة في منتصف مضيق باب المندب (١١) . ومن المعروف بأن هذا المدي يقع في الممر الرئيسي في المضيق (ممر ميمون) . وهكذا يصبح مضيق باب المندب بأكمله مياه إقليمية لكل من اليمن الجنوبية وجيبوتي .

وهذا الترتيب الجديد يأخذ في عين الاعتبار فتح المضائق الاستراتيجية للملاحة الدولية ويراعي الحقوق المشروعة للدول الساحلية في مياهها والمحافظة على أمنها .

قناة السويس :

بعد أن انتهى العمل من حفر قناة السويس الذي استغرق عشر سنوات تم افتتاحها للملاحة الدولية في عام ١٨٦٩ م . وهي تقع في الأراضي المصرية . وتمتد شمالا من ميناء بورسعيد الواقعة على البحر المتوسط مخترقة بحيرة المنزلة وبحيرة التمساح والبحيرات المرة وتنتهي جنوبا في خليج السويس بطول إجمالي يقرب من ٨٩ ميل ، أما الطول الفعلي للقناة (بدون البحيرات) فهو حوالي ٦٧ ميل (١٢) وبعد الانتهاء من الخطة الخمسية للتوسعة التي انتهت في ديسمبر ١٩٨٠ م أصبح عرض القناة عند السطح ١٩٠ مترا . وهذا الوضع الجديد جعل القناة تتسع لمرور السفن من حجم ١٥٠.٠٠٠ طن إذا كانت محملة و ٣٨٠.٠٠٠ طن إذا كانت غير محملة . كما أن التوسعة جعلت السفن تمر في اتجاهين في جزء كبير من القناة (١٣) ، ومن أهم الظواهر الجغرافية التي حدثت بعد فتح القناة أنها فصلت قارتي آسيا وأفريقيا عن بعضهما ، كما أنها ربطت بين البحر المتوسط والبحر الأحمر مما أدى ذلك إلى ربط قارات العالم القديم آسيا وأفريقيا وأوروبا . ومن جهة ثانية فإن فتح قناة السويس يعتبر حدثا ذا أهمية كبرى في مجال الملاحة الدولية ، وتنعكس هذه الأهمية في اختصار المسافة بين الشرق والغرب ، فعلى سبيل المثال لقد أصبحت المسافة بين فلوريدا في الولايات المتحدة وبين الخليج العربي عن طريق قناة السويس ٣٨٠٥٠٠ كيل بينما هي عن طريق رأس الرجاء الصالح ٤٣٠٠٠ كيل كما أن المسافة بين أودسا (الدانمرك) وبين بومباي (الهند) ٦٧٦٠ كيل عن طريق البحر الأحمر و ١٨٣٧٠ كيل عن طريق رأس الرجاء الصالح . أما المسافة بين لندن والمحيط الهندي عن طريق البحر الأحمر فقد انخفضت ما يزيد على ٥٠٪ من المسافة التي كانت تقطعها السفن البريطانية في رحلتها حول رأس الرجاء الصالح إلى المحيط الهندي . وهذا الاختصار الكبير في المسافة أدى إلى اختصار كبير في الوقت وفي التكاليف . وهذه المميزات جعلت الملاحة الدولية بين الشرق والغرب تتحول من استعمال طريق الرجاء الصالح إلى الطريق الجديد عبر قناة السويس والبحر الأحمر وكان لهذا التحول نتائجها السلبية على مصر ، التي تقع القناة في أراضيها ، فقد قامت بريطانيا باحتلال مصر عام ١٨٨٢ م لتمكين من السيطرة على منفذ البحر الأحمر الشمالي (قناة السويس) بعد أن تمكنت من قبل من احتلال عدن في عام ١٨٣٢ م من أجل السيطرة على مضيق باب المندب . وعلى الرغم من حصول مصر على استقلالها بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية إلا أن الوجود البريطاني ممثلا في قواتها المربطة بالقرب من قناة السويس استمر لفترة تقرب من العشرين عاما (١٤) .

وبعد أن قامت مصر في عام ١٩٥٦ م بتأميم قناة السويس تعرضت لعدوان ثلاثي ضم قوات كل من بريطانيا وفرنسا وإسرائيل غير أن هذه القوات الغازية لم تتمكن من تحقيق هدفها نتيجة لتعارضها مع الأهداف الاستراتيجية لكل من أمريكا وروسيا . كما أن العدوان الإسرائيلي لعام ١٩٦٧ م أدى إلى إغلاق القناة . ولم يتم فتحها للملاحة الدولية إلا بعد التمكن من إبعاد القوات الإسرائيلية عنها في حرب أكتوبر ١٩٧٣ م .



ن ١٥

ومع المعطيات الجديدة التي حدثت في المجتمع الدولي في أعقاب الحرب العالمية الثانية والمتمثلة في عنصرين هما : ازدياد الطلب على البترول كمصدر هام للطاقة وظهور الدولتين العظميين (أمريكا وروسيا) وصراعهما المحموم من أجل تقاسم النفوذ في العالم فلقد ازدادت الأهمية الاستراتيجية لقناة السويس فمعظم بترول الخليج العربي المصدر إلى دول غرب أوروبا وأمريكا سواء تم نقله عبر مضيق باب المندب أو تم تصديره من ميناء ينبع السعودية فإنه يتخذ من قناة السويس معبرا إلى البحار التي تقع عليها شواطئ الدول المستوردة . بالإضافة إلى ذلك فعلى الرغم من أن لدى الاتحاد السوفياتي في الوقت الحاضر كفاية ذاتية من البترول إلا أن تقارير المخابرات المركزية الأمريكية تؤكد تناقص إنتاجه من البترول مما سيؤدي إلى حاجته إلى الاستيراد من الشرق الأوسط في النصف الثاني من العقد الحالي وسيكون البحر الأحمر وقناة السويس أفضل طريق له .

كما أن صادرات الاتحاد السوفيتي من البترول إلى الشرق تمر عبر قناة السويس إلى البحر الأحمر ومنه إلى المحيط الهندي .

ومن ناحية ثانية فإن التنافس الجيوبوليتيكي بين الدول الكبرى من أجل السيطرة على المناطق الاستراتيجية في العالم والذي يعتبر الشرق الأوسط من أهمها جعلها تتخذ مواقع لأساطيلها البحرية في البحر المتوسط والبحر الأحمر والخليج العربي . وهذا الوضع أضاف عنصرا آخر إلى عناصر أهمية قناة السويس كمعبر استراتيجي فهي تحقق أقصر الطرق البحرية للاتصال بين هذه الأساطيل الحربية بعضها ببعض وبين شواطئ الدول التي تتبع لها هذه الأساطيل .

وفي الحقيقة فإن أهمية قناة السويس بالنسبة للعالم تأخذ أشكالا متعددة فهي تختصر المسافة للنقل البحري المتبادل بين الشرق والغرب وتسهل حركة السفن الحربية بين المحيط الأطلسي والبحر المتوسط من جهة والبحر الأحمر والمحيط الهندي من جهة ثانية . كما أنها تستخدم لمد الكيبلات البحرية بين الشرق والغرب . وهكذا فاستمرار فتح قناة السويس لهذه الأغراض وغيرها من الأمور الهامة الأخرى تخدم جميع الدول وشعوبها ومن مصلحتهم أن تبقى مفتوحة وبعيدة عن الصراعات الدولية .

أهمية قناة السويس بالنسبة للدول العربية :

يقع البحر الأحمر في قلب الوطن العربي ، فعلى ساحله الغربي تقع مصر والسودان وإريتريا وجيبوتي وعلى ساحله الشرقي تقع المملكة العربية السعودية واليمن الشمالي واليمن الجنوبي ويوصل البحر الأحمر هذه الدول بالصومال وعمان والدول العربية الواقعة على الخليج العربي عن طريق باب المندب كما يربط البحر الأحمر الدول العربية الوارد ذكرها آنفا بكل من سوريا ولبنان ودول المغرب العربي (ليبيا — تونس — الجزائر — المغرب) عن طريق قناة السويس وإغلاق القناة يحرم الدول العربية الواقعة شمال المتوسط والمحيط الاطلسي والدوران حول إفريقيا عن طريق رأس الرجاء الصالح . وهنا تبرز أهمية قناة السويس للأمة العربية بالنسبة لاتصالها البحري مع بعضها البعض . وهذا الاتصال يشمل الاتصال السلبي والعسكري والتجاري وكل هذه الأمور تعتبر عناصر هامة وحيوية للأمة العربية . فالاتصال السلبي عن طريق الكيبلات الممدودة في البحر أصبح سمة من سمات العصر تحتملها الحاجة إلى وسيلة ميسرة وآمنة للاتصال السريع بين الدول ، وما لا شك فيه فإن قناة السويس تمكن الدول العربية من تحقيق هذه الوسيلة الهامة من وسائل الاتصال كما أن ظروف التجزئة التي يعيشها الوطن العربي في حاضره وتعرضه المستمر للخطر الذي يهدد باستمرار أمنه وسلامته وأمن وسلامة شعوبه من جهة وتوفر الظروف الجيوبوليتيكية الملائمة لتربط أجزائه وتكاملها اقتصاديا وعسكريا وتعاون شعوبه من أجل إبعاد الخطر المترص بهم من جهة أخرى يضيف على قناة السويس أهمية كبرى لتوفير الظروف التي تساعد على تحقيق تلك الأهداف فالوضع الأمني للأمة العربية يجعل اتصال قواتها العسكرية للأغراض التدريبية وتبادل الخبرات العسكرية ولأغراض دفاعية عندما يتطلب الموقف ذلك أمرا ضروريا تحتمله الظروف الدولية المحيطة بالوطن العربي .

وفي المجال الاقتصادي تنعكس أهمية قناة السويس بالنسبة للدول العربية فيما تمثله أولا ، كمصدر هام من مصادر توفير العملة الصعبة لائرادات جمهورية مصر العربية . ففي عام ١٩٨١ م بلغت ايرادات قناة السويس مبلغا قدره (٦٢١ر٨٠٠ر٠٠٠) جنيه استرليني (١٥) ثانيا ، توفر قناة السويس أقصر مسافة بالنسبة للطريق البحري لصادرات وواردات الدول العربية فيما بينها وبين العالم الخارجي وبالتأكيد فإن تقصير المسافة في النقل البحري ينتج عنه تقليل التكلفة وتوفير الوقت . ثالثا ، لقد أضاف إنتاج البترول في الخليج العربي عنصرا جديدا إلى أهمية قناة السويس وذلك بما ينقل عبرها من هذا البترول إلى غرب أوروبا وشمال أمريكا . فبالإضافة إلى أن ما يقرب من ٤٠٪ من بترول الخليج العربي المنقول بواسطة ناقلات البترول يعبر قناة السويس بعد عبوره لباب المندب فإن أنابيب الزيت الخام والغاز الطبيعي السعودية الجديدة المحدودة من مناطق إنتاجه في الخليج إلى ميناء

المحدودة

تصديره على البحر الأحمر (ينبع) يتم نقله عبر قناة السويس إلى غرب أوروبا وشمال أمريكا . وتصل طاقة الأنابيب التي تنقل الزيت الخام حوالي ٢ مليون برميل في اليوم وما يقرب من ٣٠٠.٠٠٠ برميل في اليوم من الغاز الطبيعي كما أن التقارير تشير إلى أن طاقة هذه الأنابيب ستصل إلى ٤ مليون برميل في اليوم في النصف الثاني من العقد الحالي (١٦) . وزيادة على ذلك فإن حرب الخليج بين العراق وإيران وما نتج عنها من تهديد مستمر لإغلاق مضيق هرمز في وجه الملاحة الدولية جعلت دول مجلس التعاون الخليجي تخطط لإيجاد بديل آمن لتصدير بترولها وذلك بمد أنابيب لنقله من ميناء ينبع . أما بالنسبة للعراق فقد أوجدت بالفعل ثلاثة بدائل لنقل بترولها وذلك بمد أنابيب عبر تركيا إلى البحر المتوسط ويجري العمل على مد أنابيب أخرى عبر المملكة العربية السعودية إلى ميناء ينبع وعبر المملكة الأردنية الهاشمية إلى ميناء العقبة . وعند إنجاز هذه المشاريع فإن ما تنقله هذه الأنابيب ما عدا البترول المنقول عبر تركيا سيتم تصديره عن طريق البحر الأحمر وقناة السويس إلى مناطق استهلاكه وهذا الطريق الجديد لنقل البترول ، بالإضافة إلى أنه يوفر طريقاً أكثر أماناً من طريق تصديره المعتاد عبر مضيق هرمز ، فهو يقلل المسافة إلى حد كبير بين الخليج العربي وغرب أوروبا وشمال أمريكا (١٧) . فالمسافة بين ميناء ينبع والولايات المتحدة تقل بما يقرب من ٤٥٪ من المسافة التي تقطعها السفن من الخليج العربي عن طريق رأس الرجاء الصالح إلى الولايات المتحدة . كما أن طريق تصدير بترول الخليج عن طريق ينبع أو العقبة يقلل المسافة إلى روتردام حوالي ١٤٠٠٠ كيل

كم

١٦٥

عما إذا تم نقله إلى هناك عبر طريق رأس الرجاء الصالح (١٨) وأهمية قناة السويس بالنسبة لربط أجزاء الوطن العربي بعضها ببعض لا تنتهي عند هذا الحد ولكنها تتعداها إلى أمور أخرى أهمها توفير أقصر وأسهل طريق بحري لنقل المسلمين من البلدان التي تقع شمال القناة إلى الأماكن المقدسة في مكة والمدينة لأداء العمرة وفريضة الحج وزيارة مسجد الرسول عليه الصلاة والسلام .

الوضع القانوني لقناة السويس :

لقد تم حفر قناة السويس لتصل بحرين عاليين هما البحر المتوسط من الشمال والبحر الأحمر من الجنوب وعلى الرغم من وقوعها في الأراضي المصرية واعتبارها جزءاً لا يتجزأ منها وتخضع بالكامل لسيادة الدولة المصرية إلا أنه لما كان الهدف من حفرها هو تقصير المسافة في وجه الملاحة الدولية وتسهيل الاتصال البحري بين الشرق والغرب وتقليل تكاليف الملاحة فيه فإن قناة السويس تخضع لاتفاقية دولية تضمن حق جميع الدول في المرور البريء فيها بموجب اتفاقية القسطنطينية التي تم توقيعها في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ م تبقى قناة السويس مفتوحة لسفن جميع الدول تجارية كانت أو حربية ما عدا وقت الحرب ، فإذا أصبحت مصر طرفاً في حرب فإن لها الحق في عدم السماح بمرور سفن الدولة أو الدول التي تحاربها سواء كانت تجارية أو حربية كما أن لها الحق في منع سفن الدول الأخرى التي تحمل أسلحة أو مواد عسكرية إلى الدول المعادية .

ومن ناحية أخرى فإن من حق الشركة التي قامت بحفر القناة أن تضع رسوما على السفن التي تمر فيها مقابل تكاليف الحفر وصيانتها وجعلها صالحة للملاحة وإرشاد السفن أثناء عبورها والدفاع عن القناة والمحافظة على النظام والأمن فيها . وبعد أن قامت الحكومة المصرية بتأمين قناة السويس في عام ١٩٥٦ م فقد تحول حق استحصال الرسوم من السفن التي تمر فيها من الشركة التي قامت بحفرها إلى حكومة مصر العربية .

مضائق تيران : (١٩)

يتفرع البحر الأحمر في شماله إلى فرعين تفصل بينهما شبه جزيرة سيناء ويسمى الفرع الواقع غربها خليج السويس كما يسمى الفرع الذي يقع إلى الشرق منها خليج العقبة . ويبلغ طول خليج العقبة ٩٧ ميل وهذا أعمق بكثير من خليج السويس إذ يصل عمقه في بعض أجزائه إلى ١٤٦٠ متر . ويفصل خليج العقبة بين المملكة العربية السعودية والأردن الواقعتين على ساحله الشرقي وبين مصر التي تطل على ساحله الغربي . ويتصل خليج العقبة بالبحر الأحمر عن طريق ثلاثة مضائق تسمى مضائق تيران :

- ١ — المضيق الغربي وينحصر بين جزيرة تيران في الشرق وشبه جزيرة سيناء في الغرب ويبلغ عرضه الإجمالي حوالي ٦ كيلا ونظرا لوجود بعض الصخور البارزة في وسط هذا المضيق فإنه ينقسم إلى ممرين ممر التعاطي في الغرب وممر القرفتين في الشرق . وهذا المضيق هو الممر المائي الرئيسي لجميع السفن العابرة من وإلى خليج العقبة .
 - ٢ — المضيق الأوسط ويقع بين جزيرة تيران في الغرب وجزيرة صنافر في الشرق ولا يتجاوز اتساعه ثلاثة كيلو متر وهذا المضيق ضحل وتكثر فيه الشعب المرجانية لذلك لا يصلح لمرور السفن الكبيرة .
 - ٣ — المضيق الشرقي ويقع بين جزيرة صنافر ورأس قصبة على الساحل السعودي ويبلغ اتساعه حوالي ٦ كيلو متر وهذا الممر لا يصلح أيضا لعبور السفن الكبيرة نظرا لكثرة الصخور والشعاب المرجانية فيه .
- وترجع أهمية مضائق تيران الاستراتيجية إلى أنها تصل البحر الأحمر بخليج العقبة حيث تعبرها جميع السفن التجارية والحربية القادمة والذاهبة للدول المطلة على خليج العقبة

جزءاً

أهمية مضائق تيران بالنسبة للدول العربية :

منذ الفتح الإسلامي وخليج العقبة ومضائقه يعتبر جزءاً لا يتجزأ من الوطن العربي وأثناء الغزو الصليبي لفلسطين في القرن الثاني عشر حاولوا السيطرة على خليج العقبة وتمكنوا من احتلال

مدينة ايله (العقبة) التي كانت مجمع وملتقى حجاج الشام ومصر والمغرب ، غير أن جيش صلاح الدين تمكن من إجلائهم عنها وطردهم أسطولهم من خليج العقبة لتأمين البوابة البحرية لطريق الحجاج المسلمين إلى مكة والمدينة . وفي الفترة الواقعة بين ١٥١٦ م إلى الحرب العالمية الأولى كان خليج العقبة والأراضي العربية المحيطة به تقع تحت سيطرة العثمانيين . وبعد انحسار نفوذ الدولة العثمانية رجعت الأراضي العربية بما فيها خليج العقبة إلى السيطرة العربية .

وبعد إعلان دولة إسرائيل نشب قتال بين الجيوش العربية وإسرائيل إلى أن دعا مجلس الأمن إلى عقد هدنة بين الطرفين في نوفمبر ١٩٤٨ م ، وبعد أن وافقت كل من مصر ولبنان وسوريا والأردن من جهة وإسرائيل من جهة ثانية لم تكن القوات الإسرائيلية آنذاك قد وصلت إلى المنطقة القريبة من رأس خليج العقبة . غير أنها استغلت هذه الهدنة وتمكنت من الاستيلاء على قرية أم الرشراش والمنطقة المحيطة بها وحولتها إلى ميناء إيلات الحالية . ومن أجل الاستفادة من هذه الميناء كمنفذ بحري على خليج العقبة والبحر الأحمر وتأمين عبور سفنها التجارية والحربية عبر قناة السويس وباب المندب فقد اشتركت إسرائيل جنبا إلى جنب مع كل من بريطانيا وفرنسا في العدوان على مصر في عام ١٩٥٦ م . ولم تنسحب قواتها من خليج العقبة ومضائق تيران إلا بعد أن ضمنت استمرار استعمال البحر الأحمر للملاحة وذلك بعد أن تم وضع المضائق تحت إشراف قوات الطوارئ الدولية التي حلت محل القوات الإسرائيلية المتواجدة هناك . وعندما عملت مصر على سحب قوات الطوارئ الدولية وأغلقت مضائق تيران في وجه الملاحة الإسرائيلية شنت إسرائيل عدوانها الثالث والمعروف بحرب الأيام الستة في عام ١٩٦٧ م وتمكنت من الاستيلاء على أراض أردنية وسورية ومصرية . واستولت على مضائق تيران وبقيت هناك إلى أن تم عقد صلحها المنفرد مع مصر بموجب اتفاقية كامب ديفيد التي تم توقيعها في ٢٦ مارس ١٩٧٩ م . وبموجب هذه الاتفاقية أعادت إسرائيل الأراضي المصرية التي استولت عليها في حرب عام ١٩٦٧ م ما عدا منطقة طابا التي تبلغ مساحتها كيلو متر مربع الواقعة على الساحل الغربي لخليج العقبة . وهي تتحكم في الممرات الموصلة إلى سيناء من رأس خليج العقبة . كما تتحكم في الطريق الموصل إلى غزة وهي تشكل حاليا منطقة نزاع بين مصر وإسرائيل .

وفي الوقت الحاضر نجد أن شواطئ خليج العقبة البالغ طولها حوالي ٢٣٠ ميل مقسمة بين الدول المطلة عليها . بحيث يبلغ طول الساحل المصري ١٢٥ ميل وساحل المملكة العربية السعودية ٩٦ ميل و ١٥ ميلا للأردن و ٤ أميال تسيطر عليها إسرائيل . وعلى الرغم من إيجاد منفذ لإسرائيل على الخليج ، وفي الحقيقة فإن شرعية وجودها عليه مثل شرعية وجودها في فلسطين مبنية على

الاجتصاب والاستيلاء بالقوة ، فإن الدول العربية الثلاث تمتلك ما يقرب من ٩٩٪ من سواحله وتعتبر مياهه مياها إقليمية لها . ولقد كان من نتائج استيلاء إسرائيل على الجزء المذكور من ساحل خليج العقبة أن انقطع الاتصال البري كليا بين شطري الوطن العربي الغربي والشرقي ولم يبق إلا الاتصال عن طريق البحر (خليج العقبة والبحر الأحمر)

وخليج العقبة وممراته المائية ممثلة في مضائق تيران تعتبر المنفذ الوحيد للمملكة الأردنية الهاشمية الذي يمكنها من الاتصال البحري بالعالم العربي وبقية دول العالم . ومنذ اندلاع الحرب القائمة بين العراق وإيران والتي أدت إلى حرمان العراق من الاستفادة من منفذها البحري الوحيد على الخليج العربي فإنها تعتمد بشكل رئيسي على ميناء العقبة الأردني كمتنفس بحري تتصل من خلاله بالعالم الخارجي . ومن ناحية أخرى فإن حرمان العراق من استعمال الخليج العربي كطريق رئيسي لتصدير بترولها بالإضافة إلى إغلاق أنابيب البترول المارة عبر الأراضي السورية جعلها تعمل على إيجاد بدائل تعتمد عليها في تصدير بترولها . ومن هذه البدائل مد خط أنابيب لنقل البترول إلى الأردن وتصديره عبر خليج العقبة ومضائق تيران ثم عبر إما قناة السويس أو باب المندب إلى الدولة المستوردة .

ومن هنا تبرز أهمية مضائق تيران كممر مائي يربط بين الدول الواقعة على خليج العقبة وبين الممرات المائية الأخرى (قناة السويس وباب المندب) التي تفتح البحر الأحمر على الغرب والشرق ، هذا في حالة السلم . أما في حالة الحرب فإن من حق الدول العربية المطلة على مضائق تيران أن تفرض حصارا بحريا ضد سفن الدول التجارية والحرية .

أهم الجزر الواقعة بالقرب من مضائق تيران :

من الجزر التي تتمتع بأهمية استراتيجية في البحر الأحمر تلك الجزر الواقعة على مدخل مضائق تيران . وأهميتها لا تكمن فقط في أنها تسيطر سيطرة كاملة على الملاحة في مضائق تيران ولكن تتعداها إلى إمكانية استخدامها بشكل جيد ومفيد . بالإضافة إلى الخلجان القريبة منها ، في الأغراض الدفاعية وهذه الجزر هي :

١ - جزيرة تيران :

وتقع في منتصف مدخل خليج العقبة وتشكل الجانب الشرقي من المضيق الغربي من مضائق تيران وتقع الجزيرة على خط عرض ٥٧° و ٢٧° شمالا و ٣٣° و ٣٤° شرقا . و سطح الجزيرة بشكل عام سهل تتناثر عليه بعض التباب وأعلى ارتفاع فيها يقع في منتصف الجزء الجنوبي من الجزيرة حيث تصل أعلى القمم إلى ٥١٨ متر . وتعتبر جزيرة تيران أهم جزيرة في المنطقة وتعود ملكيتها إلى المملكة العربية السعودية .

٢ - جزيرة صنافر :

تقع جزيرة صنافر إلى الجنوب الشرقي من جزيرة تيران وتبعد عنها حوالي ثلاثة كيلو متر وهي واقعة على خط عرض ٥٧ و ٢٧° شمالا وخط طول ٤٢ و ٣٤° شرقا وتشكل جزيرة صنافر الجانب الشرقي من مضيق تيران الأوسط كما تشكل جزيرة تيران الجزء الغربي منها وتأتي أهمية هذه الجزيرة في الدرجة الثانية بعد جزيرة تيران ويتميز وسطها بكثرة التباب المتناثرة عليه ويصل أقصى ارتفاع في الجزيرة إلى ١١٢ متر . وتمتلك المملكة العربية السعودية جزيرة صنافر .

هذه أهم الجزر الواقعة عند مدخل خليج العقبة ويوجد جزر أخرى بالقرب منها مثل جزيرة

شوشة و جزيرة برقان ولهما أهمية استراتيجية وتعتبر جزر سعودية . جزر

الوضع القانوني لمضائق تيران :

على الرغم من اختلاف الآراء القانونية حول وضع خليج العقبة ومضائق تيران ، كاعتبارها خلجانا تاريخية أو مياهها داخلية أو إقليمية للدول المطلة عليها أو مياهها حرة فإن المادة (٤٥) من الاتفاقية الأخيرة لقانون البحار قد أنهت هذا الجدل خصوصا بعد توقيع الدول العربية المطلة عليها على الاتفاقية التي تقضي بالأخذ بمبدأ المرور البريء الذي لا يجوز وقفه في المضائق التي تصل بحار إقليمية بمنطقة اقتصادية خالصة ومن المعلوم أن مضائق تيران تصل البحار الإقليمية لكل من الأردن والسعودية ومصر في خليج العقبة بالمناطق الاقتصادية الخالصة لكل من المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية في البحر الأحمر . هذا وتمشيا مع قرار جامعة الدول العربية فقد قامت المملكة العربية السعودية وبقية الدول العربية الأعضاء في الجامعة بإرفاق تحفظ عند التوقيع على الاتفاقية يوضح بأن التوقيع المذكور لا يشكل اعترافا بدولة إسرائيل .

خط الملاحة الدولي في البحر الأحمر والجزر الهامة الواقعة بمحاذاته :

يتمتع البحر الأحمر بشكل تضاريس مميز فهو يمتلك جرفا قاريا ضيقا وضحلا ينتهي بشكل مفاجئ إلى انحدار شديد في اتجاه الحوض الرئيسي العميق الذي يمتد من سيناء إلى باب المندب وتنتشر الجزر والشعب المرجانية بالقرب من شواطئه . وهذا الشكل التضاريسي للبحر الأحمر جعل خط الملاحة الدولي الرئيسي يمتد في وسطه .

وتقع بالقرب من خط الملاحة الدولي بين خليج السويس وباب المندب بعض الجزر الصغيرة . وقد اكتسبت هذه الجزر أهمية استراتيجية لوقوعها على خط الملاحة الرئيسي في البحر الأحمر حيث تلعب دورا كبيرا في إرشاد السفن وذلك بوضع فنارات عليها وتتركز هذه الجزر في الجزء الشمالي الغربي بالقرب من مدخل خليج السويس ، وكذلك في الجنوب الشرقي بالقرب من مدخل مضيق باب المندب وفي وسطه . والجزر الواقعة بالقرب من مدخل خليج السويس هي :

١ - جزيرة شاكر :

تقع جزيرة شاكر على مدخل خليج السويس الجنوبي على خط العرض $30^{\circ}27'$ شمالا وخط الطول 34° شرقا ويقع بينها وبين رأس محمد مضيق جوبال ويصل أقصى ارتفاع لها ٣٠١ متر بالقرب من جنوبها الشرقي وقد وضع فيها فنار لإرشاد السفن بارتفاع ٣٧ مترا .

٢ - جزيرة الأخوين :

وهما جزيرتان صغيرتان تقعان على بعد ٨١ ميلا إلى الجنوب الشرقي من جزيرة شاكر على خط عرض $24^{\circ}55'$ وخط طول $32^{\circ}35'$ شرقا وقد وضع في منتصف الجزيرة الشمالي فنار بارتفاع ٣١ مترا .

٣ - جزيرة أبو الكيزان :

تقع جزيرة أبو الكيزان على بعد ١٠٠ ميل إلى الجنوب الشرقي من جزيرتي الأخوين على خط عرض $24^{\circ}55'$ وخط طول $32^{\circ}55'$ شرقاً ويوجد فيها فنار بارتفاع ٣٠٨ مترا .

أما الجزر الواقعة على مدخل باب المنذب وفي وسطه فهي من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي كما يلي :

١ - جبل الطير :

يقع جبل الطير على بعد ٦٦٠ ميل جنوب شرق جزيرة أبو الكيزان وعلى بعد ٨٠ ميلا جنوب مجموعة فرسان ، وتقع جزيرة جبل الطير على خط عرض $33^{\circ}15'$ شمالا وخط طول $41^{\circ}50'$ شرقا . وهي جزيرة بركانية يصل ارتفاعها إلى ٢٤٥ مترا وقد وضع فنار بارتفاع ٢٠ متر في الجزء الغربي من الجزيرة .

٢ - جزر الزبير :

وهي مجموعة من الجزر الواقعة إلى الجنوب الشرقي من جبل الطير على خط عرض $12^{\circ}15'$ وخط طول $42^{\circ}30'$ شرقا . ويوجد فنار في وسطها على ارتفاع ٢٢٤ متر .

٣ - جزيرة ذكور :

تقع جزيرة ذكور إلى الجنوب الشرقي من جزر الزبير على خط عرض ١٤ شمالا وخط طول $42^{\circ}45'$ شرقا ويوجد فيها فنار لإرشاد السفن .

فنار

٤ - جزيرة حانيش :

تقع هذه الجزيرة إلى الجنوب من جزيرة ذكور على خط $40^{\circ}13'$ وخط طول $44^{\circ}42'$ وهي تسيطر على المضيق وتكثر عليها التباب وأعلى ارتفاع فيها يصل إلى ٤٠٧ متر فوق سطح البحر .

٥ - جزيرة بریم :

تقع هذه الجزيرة في منتصف المضيق إلى الجنوب الشرقي من جزيرة حانيش على خط عرض ١٣ر٣٩° شمالا وخط طول ٤٣ر٢٥° شرقا وتسيطر هذه الجزيرة على ممري الملاحة الواقعة إلى الشرق .

وكما سبقت الإشارة إلى ذلك فإن أهمية هذه الجزر وغيرها مما لم يرد ذكرها هنا تكمن في وقوعها وإشرافها على خط الملاحة الرئيسي في البحر الأحمر ، وكما هو معروف فإن البحر الأحمر ومضائقه يعتبر من أهم البحار في العالم على الإطلاق لما يتمتع به من موقع متوسط جعله يلعب دورا رئيسيا في وسط العالم شرقه وغربه وشماله وجنوبه . وإذا كان فتح قناة السويس يعتبر نقطة تحول كبيرة في خطوط الملاحة الدولية لما يحققه الطريق البحري المار عبرها إلى البحر الأحمر ثم إلى المحيط الهندي ، عبر مضيق باب المندب وخليج عدن من اختصار للمسافة والوقت وتقليل لتكلفة النقل فإن هذا الطريق يعتبر حيويا بالنسبة للدول العربية من وجوه كثيرة أهمها : أمن وسلامة مياهاها الإقليمية ومصالحها البحرية الموجودة فيه وأراضيها الواقعة بمحاذاته واستخدامه للربط بين أجزاء الوطن العربي المختلفة ، وكطريق هام لوارداتها وصادراتها بشكل عام وكطريق جديد لنقل البترول . وتعرض هذا الطريق البحري الهام لأي شكل من أشكال إعاقة الملاحة يمثل ضربة كبرى للمصالح العربية بالدرجة الأولى والمصالح العالمية في الدرجة الثانية . وحدث مثل هذا الشيء ليس بعيد الاحتمال خصوصا ونحن نعيش في عالم تكثر فيه أعمال العنف والقرصنة وتحظى منطقة الشرق الأوسط بنصيب الأسد من ذلك نتيجة لتنافس الدول العظمى من أجل السيطرة عليه لما يتمتع به من أهمية استراتيجية ، ونتيجة أيضا لخلق دولة إسرائيل في قلب العالم العربي وما تمثله من أطماع توسعية واتجاهات عنصرية . وقد تسببت هذه النشاطات العدوانية في إغلاق قناة السويس مرتين : إحداهما نتيجة للعدوان الثلاثي على مصر والثاني نتيجة لحرب يونيو ١٩٦٧ م وانقطعت الملاحة بين الشرق والغرب عبر البحر الأحمر .

السوقية

وأهم حدث من أحداث إعاقة الملاحة في البحر الأحمر بعد إعادة فتح قناة السويس في عام ١٩٧٤ م هو محاولة تلغيم البحر الأحمر . ففي ٩ يوليو ١٩٨٤ م حدث أول انفجار في السفينة السوفييتية المبحرة في خليج السويس ثم تلتها انفجارات أخرى امتدت على طول البحر الأحمر من قناة السويس إلى باب المندب وقد أصيب من جراء هذه الانفجارات ١٧ سفينة تتبع لدول مختلفة ولم ينتج عن هذه الانفجارات حادث إغراق أو تدمير لأي من هذه السفن . وكثرت التكهنات حول المتسبب في حدوث هذه الانفجارات ، ولم يعرف بعد الجهة التي قامت بهذه العمل التخريبي

بهذا

وأهدافها من وراء ذلك . وكيفما كان الأمر ^{تسمى} المرجح أن يكون الهدف من إلقاء هذه الألغام لا يخلو من أحد أمرين : أحدهما أن تلغيم البحر الأحمر الذي حدث في العام الماضي ما هو إلا حلقة من حلقات إثارة الاضطرابات وعدم الاستقرار في المنطقة نتيجة للصراعات الدولية والمحلية وتخصيص البحر الأحمر بهذا العمل يرجع إلى أهميته الكبرى الاستراتيجية واحتوائه على ثلاث ممرات مائية من أهم الممرات المائية في العالم . وثانيهما التلميح والتلويح للدول المصدرة للبتروول والمستوردة بأن استعمال البحر الأحمر كطريق بديل لنقل البتروول عندما يتعرض طريق نقله الرئيسي في الخليج للإعاقة يمكن تهديده وإيقاف تصدير البتروول عن طريقه .

خاتمة :

ترجع أهمية الممرات المائية في البحر الأحمر إلى موقعها وإلى الدور الذي تلعبه في الملاحة الدولية : فهي تحتل موقعا متوسطا بالنسبة للعالم وتتواجد في وسط منطقة الشرق الأوسط ذات الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية الكبرى . ونتيجة لهذا الموقع فإن هذه الممرات المائية تختصر المسافة بين غالبية دول شمال وجنوب الكرة الأرضية . وتتمر عبرها الناقلات العملاقة التي تنقل البتروول من مناطق إنتاجه في الخليج العربي إلى مناطق تكريره واستهلاكه في غرب أوروبا وشمال أمريكا . كما أنها تعتبر حلقة وصل بين أجزاء الوطن العربي . وهذه الأهمية المتعددة الجوانب لهذه الممرات جعلت الدول الكبرى تتسابق من أجل فرض سيطرتها عليها أو إيجاد موطئ قدم لها بالقرب منها . وهذا من شأنه أن يخلق حالة من التوتر وعدم الاستقرار في المنطقة وبالتالي يهدد تدفق الملاحة عبر هذه الممرات ⁶ . ويجعلها عرضة للتخريب والتعطيل . وحدث شيء من هذا القبيل سترك آثار السلبية على الملاحة الدولية وذلك بإطالة مسافتها ووقتها وزيادة تكاليفها .

ولكن ذلك لا يقاس بالضرر الذي سيلحق بالدول الساحلية للبحر الأحمر ومضائقه من تهديد لأمنها وسلامة أراضيها ومياهها الإقليمية ، والإضرار بمصالحها البحرية ، وقطع الاتصال البحري فيما بينها ، وحرمانها من أفضل طريق بحري لنقل بضائعها وبتروولها ، وحرمانها أيضا من جزء هام من إيراداتها عن طريق تشغيل موانئها وما تفرضه من رسوم على السفن العابرة ، وغير ذلك من الأمور التي يصعب حصرها وتعدادها في هذا البحث القصير .

وإلقاء نظرة عامة على سواحل البحر الأحمر وممراته المائية الغربية والشرقية تبين أن الدول العربية تمتلك ما يقرب من ٨٥٪ من هذه السواحل بالإضافة إلى أن معظم مياه البحر الأحمر تتبع في ملكيتها لهذه الدول العربية . إما في صورة مياه إقليمية أو مناطق اقتصادية خالصة . وزيادة على ذلك فإن كلا من قناة السويس ومضائق تيران محاطة بأراض عربية وما يقرب من ٧٠٪ من شواطئ ⁷ باب

- المنذب تملكها دول عربية . ومن هذا المنطلق تصبح تسمية البحر الأحمر بالبحيرة العربية تسمية صحيحة . وليس من سبيل إلى حماية الحق والمصالح العربية في البحر الأحمر وممراته المائية إلا عن طريق قيام الدول العربية التي تطل عليها بوضع استراتيجية عربية موحدة مبنية على الاسس التالية :
- ١ — محاولة التخلص من انعكاسات الاختلافات الايدولوجية بين الشرق والغرب التي طالما أحدثت الانقسامات بين الدول العربية وأضرت بالتالي بمصالحها المشتركة .
 - ٢ — الأخذ بعين الاعتبار بأن حماية المصالح العربية في البحر الأحمر وممراته المائية لا تتم عن طريق فتح مناطق تسهيلات أو قواعد لقوات تدخل سريعة للدول الكبرى ، بالقرب من الممرات الاستراتيجية في البحر الأحمر ، بل إن ذلك يزيد التنافس بين هذه الدول ويخلق حالة من التوتر وعدم الاستقرار في المنطقة . ولكن يمكن أن تتحقق حماية المصالح العربية عن طريق وضع استراتيجية دفاعية وسياسية موحدة للدول البحر الأحمر العربية وإبعاد الصراع الدولي خارج المنطقة .
 - ٣ — العمل على إستعادة الحق الطبيعي في السيادة على الجزر العربية القريبة من مضائق باب المنذب .
 - ٤ — اتخاذ موقف موجد تجاه مساندة الثورة الاريتيرية للحصول على حقوقها المشروعة في التحرير والاستقلال . موجر
 - ٥ — الالتزام بجعل الممرات المائية في البحر الأحمر مفتوحة لسفن جميع الدول طبقا لقواعد قانون البحار المنظمة للمرور في المضائق في أوقات السلم والحرب .

وهذه الأمور المتعلقة بوضع سياسة عربية موحدة للدول العربية في البحر الأحمر ليست بدائل لتطوير القوات البحرية لكل دولة من الدول العربية في البحر الأحمر في الأساس ، والدرع الواقى للدولة الساحلية ولمصالحها في البحر الأحمر ، ومن الضروري تقويتها وتزويدها بأحدث المعدات الحربية وكاسحات الألغام وبالتالي تنمية روح التعاون وتبادل الخبرات والمعلومات بين كل قوة وأخرى من القوات البحرية لهذه الدول .

هوامش البحث :

- (١) ديجن ، رسي — الأحواض الحارة ورواسبها المعدنية الكثيفة التي اكتشفت حديثاً في البحر الأحمر — نيويورك ١٩٦٩ م .
- (٢) لقد جمعت المعلومات الخاصة بالجزر الواقعة في باب المنذب مما يلي :
أ — الخرائط الحديثة للبحر الأحمر .
ب — مقالة للدكتور محمد حسين الزبيدي بعنوان (أطماع الكيان الصهيوني في البحر الأحمر ومضيق باب المنذب) مجلة الخليج العربي ، العدد ٩ ، ١٩٧٨ م .
ج — كتاب « الخليج والبحث عن استقرار استراتيجي » تأليف انتوني كوردسمان . ١٩٨٤ م .
- (٣) الخليج والبحث عن استقرار استراتيجي ، ص ٨٣٥ .
- (٤) نفس المرجع السابق ص ٥٦٠ .
- (٥) نفس المرجع السابق ص ٥٦٠ .
- (٦) حامد سلطان ، القانون الدولي وقت السلم ، الطبعة الرابعة ، ص ١٤٧ .
- (٧) محمد حسين زبيدي (أطماع الكيان الصهيوني في البحر الأحمر ومضيق باب المنذب) مجلة الخليج العربي — العدد ٩ ، ١٩٧٨ م ص ١١ — ٢٢ .
- (٨) نفس المرجع .
- (٩) لويس فتزجيون (المضائق والممرات المائية الاستراتيجية في البحر الأحمر) البحر الأحمر تحرير عبد المجيد فريد ص ١٠٨ ، ١٠٩ .
- (١٠) قانون البحار — الأمم المتحدة ١٩٨٣ م .
- (١١) انتوني كوردسمان ص ٥٦٠ .
- (١٢) قناة السويس وبحر القلزم ، النشرة ١٧٢ . دليل الملاحة وكالة الخرائط الدفاعية ، ١٩٧٩ م .
- (١٣) كوردسمان ، ص ٥٥٩ .
- (١٤) حسن البزاز ، (البحر الأحمر والخليج العربي : الترابط الاقتصادي الاستراتيجي) — البحر الأحمر ، ١٩٨٤ م .
- (١٥) الكتاب السنوي لرجل الدولة لعام ١٩٨٤ — ١٩٨٥ م تحرير جون باكستون ص ٤٣٤ .
- (١٦) لغرض الاستزادة من التفاصيل يمكن الاطلاع على كتاب (الخليج والبحث عن استقرار استراتيجي ص ٥٥٩ — ٥٦٠ .
- (١٧) نفس المصدر .
- (١٨) نفس المصدر .
- (١٩) مصادر (مضائق تيران) هي نفس المصادر السابقة وزيادة على ذلك فقد تم الحصول على بعض المعلومات المتعلقة بالجزر من القوات البحرية الملكية السعودية .

المراجع

- انتوني . هـ . كوردسمان ، الخليج والبحث عن استقرار استراتيجي مطابع ويست فيو ١٩٨٤ م .
- الكتاب السنوي لرجل الدولة لعام ١٩٨٤ — ١٩٨٥ م مطابع ماكملان — لندن ١٩٨٤ م .
- حامد سلطان ، القانون الدولي العام في وقت السلم . القاهرة دار النهضة العربية ١٩٧٢ م .
- حسن البزاز ، (البحر الاحمر والخليج العربي : الترابط الاقتصادي البحر الاحمر تحرير عبد المجيد فريد . لندن : كروم هيلم ١٩٨٤ م .
- دينجن ، رسي — « الأحواض الحارة ورواسبها المعدنية الكثيفة التي اكتشفت حديثا في البحر الأحمر » نيويورك ١٩٦٩ م .
- قانون البحار : مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار . لندن : كروم هيلم ١٩٨٣ م .
- قناة السويس وبحر القلزم ، النشرة ١٧٢ ، دليل الملاحة . وكالة الخرائط الدفاعية ١٩٧٩ م .
- لويس فترزجبون (المضائق والممرات المائية الاستراتيجية في البحر الاحمر ، تحرير عبد المجيد فريد . لندن : كروم هيلم ١٩٨٤ م .
- الخرائط الحديثة للبحر الاحمر وممراته المائية .